

Was kann ich unter dem Begriff „Gefahrenabwehr“ verstehen?

Gefahrenabwehr unterscheidet man in die so genannte „polizeiliche Gefahrenabwehr“ und die „nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr“.

Für den Bereich der DB AG als Eisenbahn des Bundes ist der Bundesgrenzschutz (BGS) als polizeilich zuständige Behörde verantwortlich für die Abwehr von Gefahren, die durch den Betrieb der Eisenbahn entstehen oder auf den Betrieb einwirken. Hierbei handelt es sich in erster Linie um die Abwehr von Straftaten.

Die so genannte nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr umfasst alle Maßnahmen des abwehrenden Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung. Die Zuständigkeit hierfür liegt bei den kommunalen Feuerwehren und ist in den jeweiligen Landesgesetzen zum Brandschutz geregelt. Das Notfallmanagement der DB AG befasst sich mit der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr. Die Zusammenarbeit erfolgt daher in erster Linie mit den jeweiligen Feuerwehren.

Wer sagt der Bahn, in welchem Umfang sie bei der Gefahrenabwehr mitwirken muss?

Zur Konkretisierung des pauschalen gesetzlichen Auftrags hat die Bahn bereits sehr früh das Gespräch mit den zuständigen Innenministerien der Länder gesucht. Als Ergebnis umfangreicher Gespräche und Abstimmungen mit den Vertretern der Länder wurde im Juli 1998 eine Vereinbarung zwischen den Innenministern bzw. -senatoren der Länder und der DB AG unterzeichnet, die detailliertere Festlegungen zu Rechten und Pflichten für beide Seiten enthält. Auch im Anschluss an diese Vereinbarung folgten und folgen in unregelmäßigen Abständen Abstimmungsgespräche, die u. a. auch aktuelle Entwicklungen und gemachte Erfahrungen berücksichtigen.

Bahnseitig zu erfüllende Kernpunkte dieser Vereinbarung sind:

- Ein Fachberater der Bahn steht dem Einsatzleiter der Feuerwehr zur Verfügung.
- Die Bahn sorgt für den Schutz der Einsatzkräfte im Gleisbereich.
- Die Bahn unterhält zentrale Meldestellen, so genannte Notfallleitstellen.

- Die Bahn liefert den Feuerwehren aktuelles Informationsmaterial zu ihren Anlagen und Fahrzeugen.
- Die Bahn unterstützt Ausbildung und Übungen der Feuerwehren.

Auf die genannten Punkte wird nachfolgend näher eingegangen.

Seitens der Bahn wurden alle Verpflichtungen der Vereinbarung mit den Ländern erfüllt.

Wie ist das Notfallmanagement der Bahn organisiert?

Das Unternehmen DB AG besteht aus verschiedenen eigenständigen Unternehmen, die z. B. als Aktiengesellschaften oder anderen Unternehmensformen unter dem Dach einer Holding zusammengefasst sind. Alle zu dieser Holding gehörenden Unternehmen erbringen für ihren Bereich Leistungen zum Notfallmanagement.

Die Vorgaben zum Notfallmanagement werden durch die Holding erarbeitet und durch unternehmensinternes Regelwerk bekannt gegeben. Dieses Regelwerk ist für alle Unternehmen der Holding, aber auch für alle Unternehmen, die das Schienennetz der DB AG nutzen, bindend.

Da das Notfallmanagement in erster Linie den Bereich des Schienennetzes berührt, erbringt die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, d. h. als Unternehmen, das ein Schienennetz baut und unterhält und die zugehörige Leit- und Sicherungstechnik betreibt, den größten Anteil am Notfallmanagement. Das Streckennetz der DB Netz AG ist unterteilt in 180 Notfallbezirke. In diesen Notfallbezirken ist ein Notfallmanager rund um die Uhr erreichbar. Hier wird das Notfallmanagement anhand der unternehmensinternen Vorgaben regional vorbereitet und der Einsatz der Notfalltechnik organisiert.

Die räumlichen Grenzen der Notfallbezirke sind so bemessen, dass der Notfallmanager vom definierten Sitz des Notfallbezirkes aus jeden Bereich des Bezirkes innerhalb eines Zeitraums von maximal 30 Minuten erreichen kann. Die räumliche Berechnung setzte dabei normale Straßen- und Witterungsverhältnisse voraus. Zur Unterstützung eines schnellen Erreichens des Unfallortes verfügt der Notfallmanager zudem über ein Einsatzfahrzeug, das u. a. mit einer Sondersignalanlage, d. h. blauem Blinklicht und Einsatzhorn, ausgerüstet ist. Damit ist die Inanspruchnahme von Wegerecht möglich.

Kann jeder Notfallmanager werden? Welche Ausbildung ist erforderlich?

Als Fachberater für Fragen des Eisenbahnbetriebs ist eine abgeschlossene Ausbildung als „Fachwirt im Bahnbetrieb“ mit IHK-Abschluss bzw. eine vergleichbare Ausbildung der ehemaligen Deutschen Bundesbahn bzw. der Deutschen Reichsbahn zwingende Voraussetzung. Weiterhin sind entsprechende berufliche Erfahrungen unerlässlich. Die notwendige Qualifikation als Notfallmanager wird den Mitarbeitern im Rahmen einer besonderen Unterweisung im Ausbildungszentrum Notfallmanagement der DB Netz AG vermittelt. Diese Unterweisung wird alle zwei Jahre wiederholt.

Verfügt der Notfallmanager über eine besondere Ausrüstung?

Um seinen Aufgaben vor Ort möglichst schnell nachkommen zu können, verfügt der Notfallmanager über ein Einsatzfahrzeug, das mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn, dem so genannten Sondersignal, ausgerüstet ist. Das Fahrzeug ist als „Unfallhilfswagen“ der DB AG gekennzeichnet.

Die Ausrüstung dieses Fahrzeugs umfasst u. a. Vorrichtungen zum Bahnerden der Oberleitung.

Wie erreichen die Rettungsdienste den Unfallort?

Das Streckennetz der DB AG verläuft nicht zwangsläufig parallel zu Straßen und Wegen, d. h. die im kommunalen Bereich übliche Angabe einer Straße ggf. mit Hausnummer ist im Bereich der Schiene genau so wenig verwendbar, wie im Bereich von Wasserstraßen.

Wie im Bereich von Autobahnen oder Bundesstraßen üblich, erfolgt die Beschreibung eines Unfallortes auch im Bereich der Eisenbahn durch Angabe einer Strecke und Kilometerangabe. Entlang den Strecken der DB AG sind im Abstand von 1.000 m Kilometertafeln vorhanden, die durch Hektometertafeln im Abstand von 200 m ergänzt werden. Auf diesem System aufbauend hat die DB AG besondere Zuwegekarten erstellt und den Feuerwehren überlassen. Es handelt sich um Karten auf Grundlage Topographischer Karten im Maßstab 1:25.000, so genannte TK 25-Karten, in denen die Eisenbahninfrastrukturanlagen einschließlich der Kilometerangaben optisch besonders hervor gehoben wurden. Die topographischen

Daten der Karten werden durch die Landesvermessungsämter in regelmäßigen Abständen aktualisiert. Die Aktualisierung der bahneigenen Daten erfolgt bei Bedarf. Aufgrund der Angabe zum Ereignisort, d. h. Streckenbezeichnung und Kilometerangabe, ist es den Rettungskräften möglich, mit Hilfe der Zuwegekarten, die optimale Anfahrtsmöglichkeit an den Ereignisort zu ermitteln.

Wie wird über Besonderheiten der Schienenfahrzeuge informiert?

Um den möglichen Einsatz im Zusammenhang mit unterschiedlichen Schienenfahrzeugen im Ereignisfall zu erleichtern, hat die Bahn in Zusammenarbeit mit den Ländern so genannte Einsatzmerkblätter erstellt und den Landesfeuerwehrschulen zur freien Verteilung zur Verfügung gestellt. Diese Einsatzmerkblätter enthalten Angaben zum Fahrzeugaufbau, zum Vorhandensein möglicher Gefahrenquellen durch Strom, Flüssigkeiten und Gasen sowie die Darstellung von Zutrittsmöglichkeiten.

Die Einsatzmerkblätter werden ständig aktualisiert und erweitert. Die derzeit verfügbaren Merkblätter sind auf dieser Seite auch als Download verfügbar.

Was ist der Rüstsatz Bahn?

In Absprache mit den Innenministerien der Länder hat die DB AG einen so genannten Rüstsatz Bahn entwickelt und den Landkreisen je einmal zur Verfügung gestellt, in deren Bereich sich eine Anlage der DB AG befindet. Der Rüstsatz besteht aus zwei schienenfahrbaren Rollpaletten, einem Arbeitsgerüst sowie fünf Schleifkorbtragen zum Verletztentransport.

Bei dem Rüstsatz handelt es sich um Gerät, dass den Einsatz von Feuerwehren im Gleisbereich vereinfachen soll, indem in erster Linie die möglichen Schwierigkeiten des Materialtransportes im Gleisbereich beseitigt werden.

Welche Notfalltechnik hält die DB AG vor?

Die Gefahrenabwehr erfolgt im Bahnbereich mit dem bei den Feuerwehren vorhandenen Gerät. Die Bahn verfügt zusätzlich über verschiedene Notfalltechnik, die in erster Linie für den täglichen Einsatz, u. a. auch bei Bauarbeiten und bei

Entgleisungen vorgehalten wird, die aber auch in der Bewältigung von Unfallfolgen eingesetzt werden kann. So sind bundesweit Einheitshilfszüge bzw. Einheitshilfsgerätewagen verfügbar, die über entsprechendes technisches Gerät zum Aufgleisen von Schienenfahrzeugen verfügen.

Ebenfalls bundesweit verfügbar sind Schienenkräne, die über eine Traglast von 75 t bzw. 160 t verfügen.

Die Anforderung erfolgt im Ereignisfall über den Notfallmanager.

Hat die Bahn noch Bahnfeuerwehren?

Entgegen der weit verbreiteten Meinung waren die ehemaligen Bahnfeuerwehren nicht für die Gefahrenabwehr an den Strecken der Deutschen Bundesbahn zuständig. Diese wurde im Rahmen der Amtshilfe von den kommunalen Feuerwehren durchgeführt. Bahnfeuerwehren hatten ihren Ursprung in den Betriebswerken zu Dampflokzeiten. Hier kam es aufgrund der vielfältigen Brandlasten häufiger zu kleineren Bränden, die von den gebildeten Betriebswehren bekämpft wurden. Mit Ende der Dampflokzeit und dem zunehmenden Gefahrguttransport entwickelten sich diese Betriebswehren zu den Bahnfeuerwehren. Diese Wehren waren nach wie vor ausschließlich für die jeweiligen Werke zuständig. Finanziert wurden diese Wehren nicht von der Deutschen Bundesbahn; sie waren vielmehr Teil des erweiterten Katastrophenschutzes gemäß Einzelplan 36 bzw. Einzelplan 12 und wurden durch den Bund finanziert. Auch die Einsatzfahrzeuge befanden sich im Eigentum des Bundes. Mit Änderung des erweiterten Katastrophenschutzes verloren auch die Bahnfeuerwehren ihre Grundlage und wurden aufgelöst.

Wer ist für die Schulung der Einsatzkräfte zuständig?

Die Ausbildung und Schulung von Einsatzkräften von Feuerwehren ist, wie für jeden anderen Einsatzbereich auch, Aufgabe der Landesfeuerweherschulen bzw. der auf Kreis- und Gemeindeebene zuständigen Stellen.

Die DB AG beteiligt sich an der Ausbildung und unterstützt die Lehrgänge der Landesfeuerweherschulen.

Wie beteiligt sich die DB AG im Einzelnen an der Schulung?

An den meisten Landesfeuerwehrschulen wurden zusammen mit der DB AG besondere Übungsanlagen, die in der Regel aus einem Gleisstück mit Wagen und einer Oberleitungsanlage bestehen, eingerichtet. Mitarbeiter des Notfallmanagement der Bahn halten an den Landesfeuerwehrschulen Vorträge und unterstützen Lehrgänge ebenso wie auf Kreis- und Gemeindeebene.

Die Bahn hat zudem als Schulungsunterlage einen Leitfaden „Hilfeleistungseinsätze im Gleisbereich der DB AG“ erstellt, der auf dieser Seite zum Download verfügbar ist.

Gibt es eine besondere Ausbildung für Gefahrguteinsätze?

Mit Ausnahme der zu befördernden Menge unterscheiden sich Unfälle im Zusammenhang mit Gefahrgut auf der Schiene nicht von denen auf der Straße. Die zu beförderten Gefahrstoffe sind die Gleichen.

Um die Einsatzkräfte von Feuerwehren jedoch auch auf mögliche Einsätze mit Gefahrgut vorbereiten zu können, betreibt die Bahn einen besonderen Ausbildungszug Gefahrgut und leistet damit weit mehr als jedes andere Speditionsunternehmen, das auch Gefahrgut transportiert.

Der Zug besteht u. a. aus einem Ausbildungswagen, an dem das Abdichten von Leckagen praxisgerecht geübt werden kann. Der Ausbildungszug wird auf Anforderung in der Nähe des Standorts einer Feuerwehr kostenlos zur Verfügung gestellt. Auch die Ausbildung, bestehend aus einem praktischen und einem theoretischen Teil, durch erfahrene Ausbilder der Bahn ist kostenfrei. Der Ausbildungszug kann über den jeweiligen Notfallmanager angefordert werden.

Wird auch der vorbeugende Brandschutz berücksichtigt?

Neben dem Notfallmanagement als Beitrag der Gefahrenabwehr genießt selbstverständlich auch der Brandschutz eine hohe Priorität. Hierunter fallen in erster Linie die nach jeweiliger Landesbauordnung für Hochbauten geforderten Maßnahmen des baulichen Brandschutzes, d. h. in erster Linie in Werken und Bahnhofsgebäuden. Aber auch der Brandschutz in Schienenfahrzeugen ist von großer Bedeutung. So werden Schienenbahnfahrzeuge der Bahn schon seit vielen

Jahren entsprechend der jeweiligen Brandschutzstufen nach DIN 5510 hergestellt und besitzen einen hohen Brandschutz. Die Bahn ist beteiligt an der Erarbeitung einer Europäischen Norm zum Brandschutz in Schienenfahrzeugen, die gegenüber der bisherigen DIN eine weitere Erhöhung des Brandschutzes beinhaltet. Damit ist die Bahn auch in diesem Bereich dem Straßenverkehr weit voraus. Trotz erheblich höherer Brandgefahr existiert bis heute keine Brandschutznorm für Kraftfahrzeuge des Straßenverkehrs.

Die Bahn nimmt auch hier ihre Verantwortung sehr ernst und hat zusätzlich trotz nicht vorhandener Rechtsgrundlage die Funktion eines Brandschutzbeauftragten gesetzt.